

Cuirassé

**DEMOCRATIE**

Marine Nationale



**Nom :** DEMOCRATIE  
**Type :** Cuirassé.

**Chantier :** Arsenal de Brest.

**Commencé :** 01 mai 1903.

**Mis à flot :** 12 avril 1904.

**Terminé :** 1907.

**En service (MN) :** Juillet 1907.

**Retiré (MN) :** 18 mai 1921.

**Caractéristiques :**

133,80 x 24,30 m. ;

TE : 8,40 m. ;

14 800 t. ;

18 500 cv. ;

3 machines alternatives verticales à triple expansion et trois cylindres des Forges & Chantiers de la Méditerranée construites sur plans Geyer installées dans des compartiments distincts et étanches ;

24 chaudières Niclausse timbrées à 18 kg/cm<sup>2</sup> réparties en cinq chaufferies dans quatre compartiments étanches ;

3 hélices ;

19,4 nœuds à 119,66 tr/mn. et 19 035 cv. le 16 juillet 1907 lors des essais.

Effectif : 32 officiers et 676 hommes (DM du 6 février 1904 et note du 30 mai 1904), puis 742 hommes au total (DM du 1<sup>er</sup> juillet 1907), sans amiral.

Prix de revient du bâtiment : 36 832 493 francs.

Rayon d'action :

1 900 milles à 18 nœuds,

8 400 milles à 10 nœuds,

1 038 milles avec 900 t. de charbon.

Capacité combustible :

1 850 t. de charbon max,

900 t. normal réparties dans 16 soutes alimentaires et 54 soutes de réserve.

Sister-ships : *N.C.*

**Armement :**

IV de 305 mm. modèle 1893-1896 en 2 tourelles doubles ;

X de 194 mm. modèle 1902 dont 6 en tourelles simples et 4 en réduits ;

XIII de 65 mm. ;  
X de 47 mm. ;  
II TLT sous-marins de 450 mm. (V TLT prévus au départ, puis  
III TLT aériens sont supprimés).

Protection :  
Ceinture de 280 mm. et 100 mm. ;  
Tourelles de 305 : 320 mm. ;  
Tourelles de 194 : 160 mm. ;  
Casemates 160 mm. ;  
Ponts : 54 et 51 mm. ;  
Blockhaus : 280 et 300 mm. ;  
Poids total de la protection : 5 535 t.

### Principales dates :

26 – 29 décembre 1906 : essais au point fixe.  
21 mai 1907 : premier essai en route libre.  
05 juillet 1907 : CV Poidloue, commandant.  
29 mai – 21 septembre 1907 : essais de puissance, de consommation, de l'appareil évaporatoires, etc.  
05 juillet 1907 : en armement.  
09 janvier 1908 : armement définitif.  
13 janvier 1908 : clôture d'armement.  
15 janvier 1908 : quitte Brest pour Toulon.  
15 – 20 janvier 1908 : traversée longue durée.  
20 janvier 1908 : arrive à Toulon.  
10 mars 1908 : intègre et complète la 1<sup>ère</sup> division de la 1<sup>ère</sup> Escadre, puis appareille plusieurs fois dans le mois pour exercices.  
Mai 1908 : la division fait des escales à Philippeville puis Alger.  
15 mai 1908 : retour à Toulon.  
10 juin – juillet 1908 : manœuvres entre Bizerte et Toulon, escale à Ajaccio.  
26 novembre - 17 décembre 1908 : en carénage à l'arsenal de Toulon.  
1909 : exercices avec l'escadre.  
23 – 29 avril 1909 : revue à Villefranche en présence du Président Fallières.  
28 avril 1909 : retour à Toulon, changement de commandant.  
29 avril 1909 : CV Moreau, commandant.  
02 juin 1909 : quitte Toulon avec *Patrie*, *Liberté* et le croiseur *Ernest Renan* pour des manœuvres en Atlantique, escale à Cadix, école à feu en baie de Quiberon.  
08 – 15 juillet 1909 : en relâche à Brest, puis le Havre le 16.  
17 juillet 1909 : revue du Président Fallières.  
02 – 03 septembre 1909 : sur le trajet retour vers Toulon, début d'incendie dans les isolants de cloisons de la chaufferie n° 2 qui nécessite le noyage d'une soute à munitions.  
06 septembre 1909 : la division est de retour à Toulon.

13 septembre 1909 : école à feu, mouillages aux Salins, Saint Raphaël et Golfe-Juan.

05 octobre 1909 : l'Escadre de la Méditerranée et du Levant devient la 1<sup>ère</sup> Escadre, celle du Nord devient la 2<sup>ème</sup> Escadre, la **DEMOCRATIE** est affectée à la 1<sup>ère</sup> division de la 1<sup>ère</sup> Escadre.

25 octobre 1909 : sortie avec *Patrie* et *Jules Ferry* pour les Salins, retour le 27 octobre.

15 novembre 1909 : à l'arsenal pour travaux, sort du bassin le 13 décembre, sort de réparation le 10 janvier 1910.

17 janvier 1910 : la 1<sup>ère</sup> division (*Patrie*, *Suffren*, **DEMOCRATIE**) et la 2<sup>ème</sup> division (*Justice*, *Vérité*, *Jules Michelet*) mettent le cap sur Saint-Tropez, puis exercices, manœuvres et écoles à feu jusqu'à la fin de l'année.

30 octobre 1910 : CV Ytier, commandant.

1911 : exercices d'escadre

15 avril 1911 : l'Amiral Jauréguiberry, Inspecteur général des escadres, met sa marque sur la **DEMOCRATIE** jusqu'au 18 avril.

16 avril 1911 : quitte Toulon pour Bizerte avec l'escadre en escorte du Président Fallières à bord de la *Vérité*. Escales en Tunisie, puis retour à Toulon le 29 avril, puis exercices d'escadre habituels.

25 septembre 1911 : un incendie éclate à 05h31 dans la soute avant de la *Liberté*. Ne pouvant être maîtrisé, le cuirassé explose à 05h53, un obus de 305 frappe la coque de la **DEMOCRATIE** à hauteur du carré des officiers, à tribord arrière, une partie de la passerelle de la *Liberté* tombe sur le pont de la *Vérité*.

23 octobre 1911 : la **DEMOCRATIE**, après quelques réparations, est remise en rade et appareille le jour même pour exercices. Elle est alors affectée à la 2<sup>ème</sup> division.

05 janvier 1912 : départ pour Bizerte avec *Vérité*, en carénage à Sidi Abdallah le 11 pour y réparer plus complètement les dégâts causés par l'explosion de la *Liberté*.

22 janvier 1912 : le navire est à Malte pour saluer le Roi Georges V. Il effectue ensuite à Toulon des travaux de transformation et de modification des soutes à munitions. Exercices habituels et activités d'escadre tout le long de l'année.

30 avril 1912 : CV Jaurès, commandant.

30 avril 1913 : CV Mercier de Lostende, commandant.

23 août 1913 : l'escadre quitte Toulon pour des manœuvres en Atlantique. Escale à Brest puis retour à Toulon le 01 novembre 1913 via Alger, Bizerte.

03 décembre 1913 : sortie pour exercices combinés.

15 mai 1914 : en carénage à Bizerte.

25 – 28 juillet 1914 : dispositions de mobilisation : rappel des permissionnaires, débarquement des munitions d'exercice, embarquement des munitions de combat. L'Armée Navale est alors concentrée à Toulon.

29 juillet 1914 : l'Armée Navale fait le grand plein de charbon.

31 juillet 1914 : *Vérité*, **DEMOCRATIE** et *Justice* effectuent leurs tirs d'accord et des exercices de télémétrie aux Salins. Ils composent la 2<sup>ème</sup> division de la 2<sup>ème</sup> Escadre, **DEMOCRATIE** sous le commandement du CV Mercier de Lostende.

01 août 1914 : le sémaphore du cap Cepet hisse le signal PO, PQ, FO signifiant mobilisation générale, le 1<sup>er</sup> jour étant fixé au 02 août à 0 heure.

02 août 1914 : allumage général des bâtiments ordonné à 22h15.

03 août 1914 : l'Armée Navale appareille à partir de 04h50. Elle se divise en 3 groupes qui se séparent à 08h50 :

- o Le groupe A : 1<sup>ère</sup> Escadre, 1<sup>ère</sup> DL et 12 torpilleurs vers Philippeville.
- o Le groupe B : 2<sup>ème</sup> Escadre plus le *Courbet*, la 2<sup>ème</sup> DL, la *Foudre* et 12 torpilleurs se dirige vers Bougie.
- o Le groupe C : *Jauréguiberry*, la division de complément et 4 torpilleurs se dirige vers Alger.

A 22h00, la destination des groupes B et C est modifiée, le premier doit rallier Alger, le second Oran. Le seul adversaire du moment est l'escadre allemande de l'amiral Souchon, avec le *Goeben* et le *Breslau*, que les derniers renseignements situent à Brindisi.

04 août 1914 : à 01h15, le Commandant en Chef (CEC) est informé de l'ouverture des hostilités avec l'Allemagne et de la neutralité de l'Italie, les dispositions de combat sont prises ; les bombardements de Bône et de Philippeville par les croiseurs allemands est annoncée.

05 août 1914 : mouille devant Alger.

13 août 1914 : à Malte, charbonnage. Les hostilités avec l'Autriche-Hongrie sont effectives.

14 août 1914 : quitte Malte pour Corfou.

16 août 1914 : participe à l'engagement de la 2<sup>ème</sup> Escadre avec deux croiseurs autrichiens, le croiseur *Zenta* et le torpilleur *Ulan*. Au cours de l'échange de tirs, la **DEMOCRATIE** envoie 4 coups de 305 et 13 coups de 194 mm. Face aux 64 pièces de 305 mm de l'Armée Navale, le *Zenta*, après avoir crânement résisté, coule à 09h35, le torpilleur parvient à s'enfuir.

Escortes et protection des navires marchands

18 – 19 septembre 1914 : incursion de l'Armée Navale en Adriatique.

26 février 1915 : CV Mornet, commandant.

1915 : croisières en mer Ionienne, escales à Navarin, Malte, Bizerte, Toulon, Malte et Salonique.

1916 : à Salonique, Moudros, Mithylène, Salonique, Corfou, Milo puis Salamine. Il participe aux affaires de Grèce, la compagnie de débarquement se trouve à Athènes le 1<sup>er</sup> décembre.

11 avril 1916 : appareille de Moudros, abordé dans la soirée par le vapeur russe *Odessa*, avaries légères.

15 avril 1916 : à Toulon, passage au bassin.

29 avril 1916 : CV Legouz de Saint Seine, commandant.  
16 mai 1916 : affecté à la 3<sup>ème</sup> Escadre, 1<sup>ère</sup> division avec *Vérité* et *Justice*.  
12 décembre 1916 : attaque sous-marine manquée au large de Malte.  
26 décembre 1916 : CV Grellier, commandant.  
1917 : le navire est à Salamine, Bizerte, Toulon, Salamine puis Le Pirée.  
16 mars 1917 : CV Docteur, commandant.  
10 juin 1917 : en baie de Kératsini avec *Vérité*, *Justice*, *Waldeck-Rousseau* et *Campinas*, transport d'hydravions, pour appuyer les mouvements de troupes sur Athènes.  
11 juin 1917 : le Roi Constantin abdique, mettant fin à la position ambiguë de la Grèce vis-à-vis des Alliés.  
07 août 1917 : la 3<sup>ème</sup> Escadre est dissoute, **DEMOCRATIE**, *Vérité* et *Justice* forment une division de complément (Division *Justice*).  
1918 : La **DEMOCRATIE** est à Salamine, Corfou, Tarente et Moudros.  
01 juillet 1918 : affecté à la 2<sup>ème</sup> Escadre, mer Ionienne.  
15 – 26 septembre 1918 : le navire est très éprouvé par la grippe (32 décès dont 1 officier) et retourne à l'arsenal le 2 septembre.  
Situation du personnel :

- présents à bord : 188,
- à l'hôpital : 205,
- en permission ou convalescence : 294.

  
12 novembre 1918 : aux Dardanelles.  
25 novembre 1918 : à Constantinople.  
03 décembre 1918 – 10 janvier 1919 : en Mer Noire.  
15 avril 1919 : CV Yvon, commandant.  
04 – 09 mai 1919 : de Smyrne à Tendra, vives tensions dans la région.  
26 mai 1919 : à Constantinople, départ le 06 juin avec la délégation ottomane venue assister à la conférence de Paris.  
11 juin 1919 : rallie Toulon, affectée à l'école de canonnage de la division des écoles de la Méditerranée.  
01 août 1919 : CV Fournier, commandant.  
18 février 1920 : est amarrée aux appontements de Milhau.  
01 avril 1920 : CV Robez Pagillon, commandant.  
Le bâtiment est placé en réserve spéciale  
31 décembre 1920 : la **DEMOCRATIE** est désarmée.  
18 mai 1921 : le navire est condamné et rayé.  
Septembre 1922 : acheté par M. Vincenzo Rizzo, part en remorque à Savone pour y être démolé.

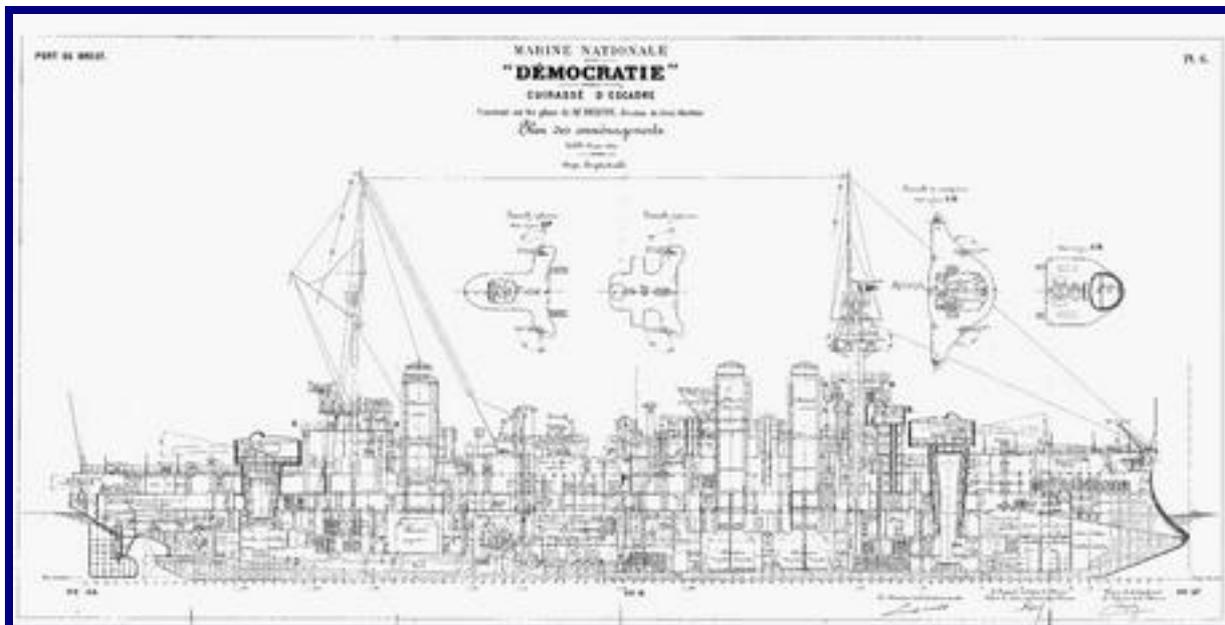
## Equipage :

Cf. annexe.

**Citation :**

N.C.

**Plans :**



Les plans du cuirassé **DEMOCRATIE** sont disponibles à l'adresse suivante :

<http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/02fonds-collections/banquedocuments/planbato/planbato/fichebato/fichbato.php?id=137>

**Bibliographie :**

Répertoire des navires de guerre français - Jacques Vichot - AAMM, Paris, 2003.

Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours - Tome II – 1870 / 2006 - LV Jean-Michel Roche.

Répertoire des navires de guerre français - Pierre Le Conte - Cherbourg, 1932.

La guerre navale dans l'Adriatique - CV A. Thomazi – Payot, 1927.

La guerre navale dans la Méditerranée - CV A. Thomazi - Payot, 1929.

La guerre navale aux Dardanelles - CV A. Thomazi, Payot 1926.

La Royale - Jean Randier.

La Grande Guerre sur mer - Yves Buffetaut.

Histoire Maritime de la Première Guerre Mondiale - Paul Chack  
et Jean Jacques Antier.

Cent ans de cuirassés français - Eric Gille.

Les navires français – 1914 / 1918 - Jean Moulin.

Les cuirassés français - Jean Moulin.

Les cuirassés de 15 000 tonnes - Gérard Prévotiaux.

Atlas des navires de la Première Guerre mondiale – ouvrage  
collectif.

Les navires de légende – ouvrage collectif.

Les Flottes de Combat en 1917 - Commandant de Balincourt.

Histoire des marins français - Tome III – 1870 / 1940 - CA  
Hubert Granier.

Revue : N.C.

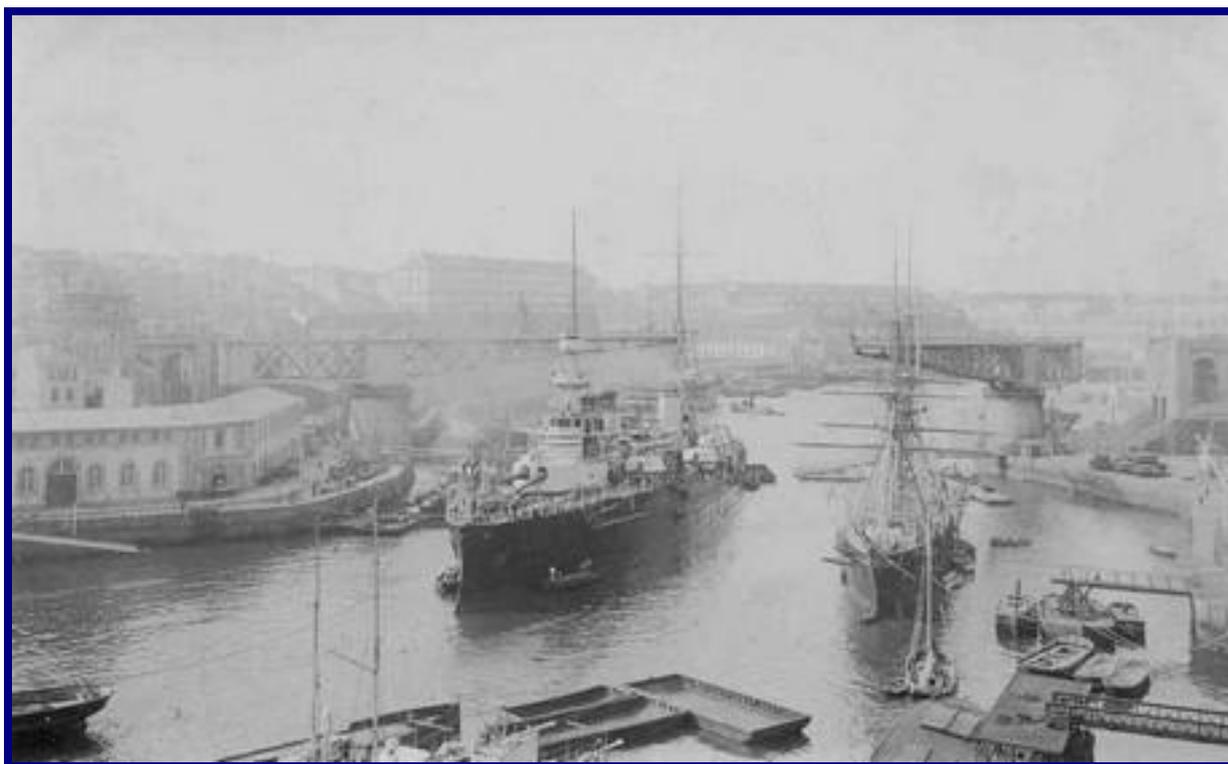
**Internet :**

N.C.

**Remerciements :**

A l'attention de  
**Gilles Jogerst.**  
**Daniel Laheyne.**

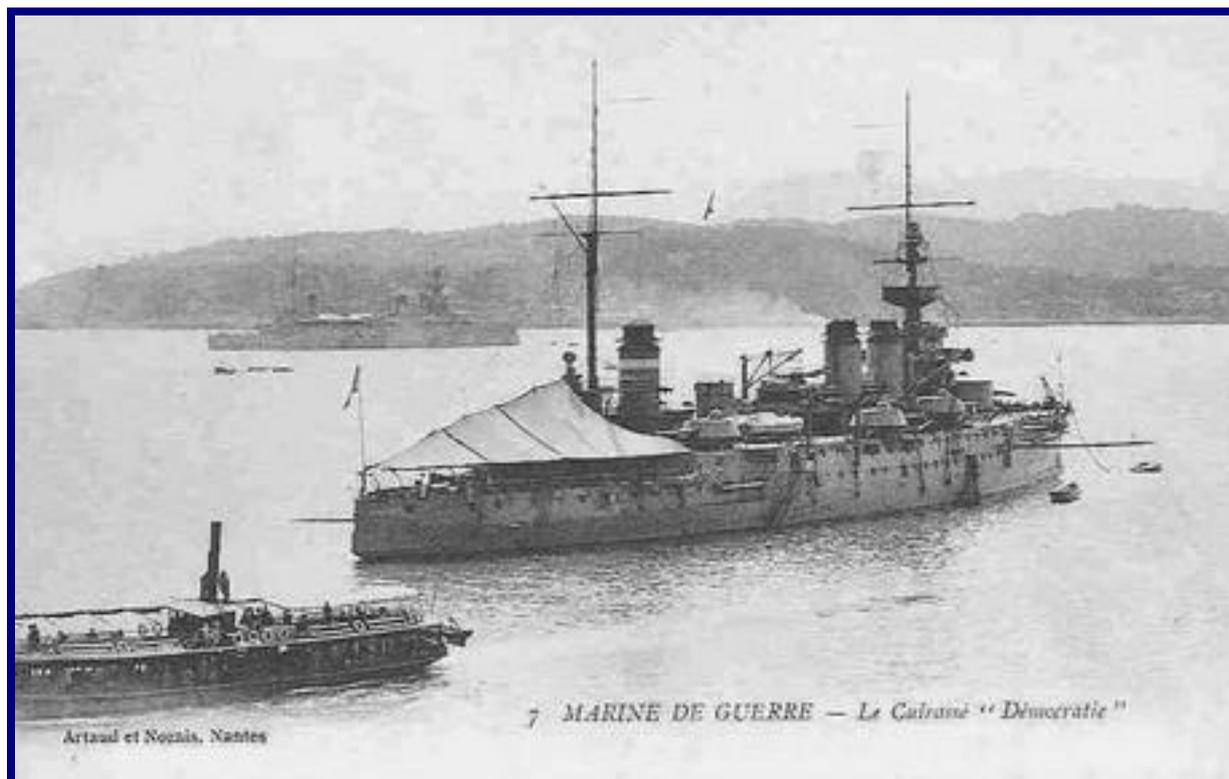
**Iconographie :**



Le Cuirassé DEMOCRATIE (Brest).



Le Cuirassé DEMOCRATIE.



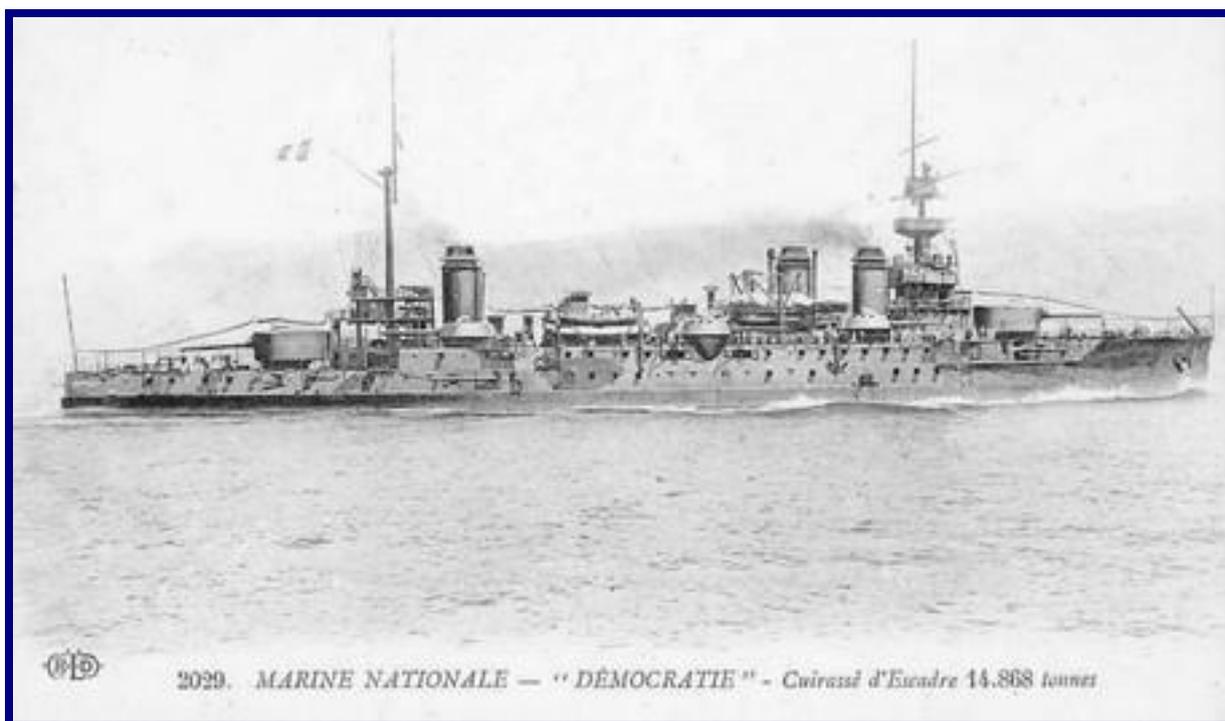
Marine de Guerre – Le Cuirassé « Démocratie ».



Marine Militaire Française  
DÉMOCRATIE – Cuirassé de 14870 tonneaux.



Le Cuirassé DEMOCRATIE.



Marine Nationale – « DEMOCRATIE », Cuirassé d'Escadre – 14.868 tonnes.



BIZERTE – Le Cuirassé d’Escadre « Démocratie ».



Cuirassé « LA DEMOCRATIE »  
En marche par gros temps au large de Marseille.  
D’après R. Duparc, peintre du Ministère de la Marine.

**Annexe 1 :**

**Etat Major au 1<sup>er</sup> janvier 1911 :**

Figure à l'effectif de la 1<sup>ère</sup> Escadre.

Vice-amiral Jean Bellue, commandant en chef de l'Escadre.

Commandant : Alexandre Ytier, Capitaine de Vaisseau (depuis le 30 octobre 1910).

Commandant en Second : François Duval, Capitaine de frégate.

Lieutenants de vaisseau :

Charles Berthelot.

Henry de l'Escaille (fus.).

Charles Duchemin.

Georges Durand-Viel (can.).

Eugène Legrosdidier (torp.).

Enseignes de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe :

Joseph Aicardi.

Joseph André.

Lucien Chaudoreille.

Roger Houette (can.).

Vincent Maistre.

Antoine Schewerer.

Louis Villedieu de Torcy (can.).

Enseignes de vaisseau de 2<sup>ème</sup> classe :

Gaston Barnouin.

Léon Engrand.

Arsène Leroux.

Mécanicien en chef : Etienne Trotobas.

Mécaniciens principaux de 1<sup>ère</sup> classe :

Charles Charité.

Pierre Puyo.

François Second.

Charles Vian.

Commissaire de 1<sup>ère</sup> classe : Louis Pinel.

Médecin-major : Jean Casanova, Médecin principal.

Médecin de 2<sup>ème</sup> classe : Antoine Candiotti.

**Marins déclarés Morts Pour la France (MPLF) :**

**V BONFANTI Casimir**, Matelot de 1<sup>ère</sup> classe Chauffeur - né le 17 décembre 1893 à Bastia (Haute-Corse), passager sur le "*Danton*", il disparaît en mer le 19 mars 1917 avec le bâtiment torpillé dans le Sud-Ouest de l'Ile San-Pietro, au Sud de la Sardaigne. Jugement déclaratif de décès rendu le 16 octobre 1918 à Toulon.

**V CANESSA Dominique**, Matelot de 2<sup>ème</sup> classe sans spécialité, né le 16 juin 1890 à NICE (Alpes-Maritimes), décédé le 19 juillet 1917 à l'Hôpital de Porto Salvo (Italie), des suites des blessures reçues lors du torpillage du "*Berthilde*" sur lequel il était passager.

**V GELEBART François Marie**, Matelot de 1<sup>ère</sup> classe Mécanicien - né le 6 mars 1894 à Locmaria Plouzanè (Finistère), , disparu en mer le 19 juin 1917 dans la perte de l'"*Édouard Corbière*" ; jugement déclaratif de décès rendu le 28 juillet 1918 à Toulon.

**V JALLAT Antonin**, Matelot de 2<sup>ème</sup> classe Canonnier - né le 8 janvier 1897 à Cusset (Allier), disparu en mer le 19 juin 1917 dans la perte de l'"*Edouard Corbière*". Jugement déclaratif de décès rendu le 22 juillet 1918 à Toulon.

**V NARBONNE Jules**, Matelot Canonnier - né le 30 septembre 1899 à Sainte Marie de Gosse (Landes), décédé le 21 juin 1918 à l'Hôpital maritime de Saint-Mandrier (Var).

## **Annexe 2 :**

### **Les ultimes « pré-Dreadnought » français.**

#### **Les cuirassés de 15 000 tonnes type République.**

On considère, en France, le déplacement de 15 000 tonnes comme un maximum et ces navires comme des "mastodontes". Ils suivent le *Suffren* qui déplace 12 800 t. ; avec 14 900 t. la *République* restera au-dessous du chiffre fatidique de 15 000 t. qui effraie encore certains. C'est par un accroissement de 16,4 % qu'on est passé du *Suffren* à la *République*.

Ce programme de 1900 ne recevra, d'ailleurs, sa mise à exécution qu'à la fin de 1901.

Entre 1902 et 1906, on a remis en question le principe même du programme de constructions et du type des cuirassés.

Durant ses 30 mois de ministère, Camille Pelletan a apporté des idées arrêtées. Fêré des petits navires qui, pour lui, devaient annihiler les gros, l'idée de construire 6 cuirassés lui paraissait monstrueuse. Il estimait que les cuirassés ne résisteraient pas au combat entre grands navires, que l'artillerie en tourelles, aux mécanismes compliqués, serait désemparée au premier coup ; sans compter qu'ils seraient impuissants contre les flottilles de torpilleurs et sous-marins, qui les couleraient et sans difficulté.

Aussi se montra-t-il nettement opposé à la continuation des travaux de navires qualifiés de "réactionnaires" en comparaison avec les petits navires, jugés plus "républicains".

Le ministre crut pouvoir trancher la question par un essai qui, dans son esprit, devait ruiner complètement l'espoir des partisans des grosses unités : un essai de tir sur une tourelle devait, à son avis, montrer que ce matériel était tout à fait impropre au combat.

Un essai de tir fut effectué sur une tourelle du *Suffren*, bâtiment neuf, protégée par une plaque supplémentaire fixée sur la cuirasse tournante en août 1903. Le *Masséna* fut embossé à 100 m. et avec un de ses canons de 305 mm., tira un obus à la vitesse de 600 m/s (la vitesse initiale normale du canon modèle 1893/1896 était 815 m/s), pour réaliser les conditions d'un tir à distance normale de combat. La plaque protectrice fut fendue, mais la tourelle, intacte, fonctionna ensuite sans incidents.

Pelletan, méfiant, exigea qu'un second coup fût tiré : la plaque de protection vola en éclats, mais la tourelle supporta le choc et continua à fonctionner. Le ministre dut laisser passer les marchés d'artillerie, tourelles, etc. qu'il avait retardés jusqu'alors.

La construction fut cependant quelque peu retardée par ces attermolements et dura un temps qui était anormalement long.

Toute la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, les constructions anglaises dues à White sont caractérisées par :

- un tonnage plus élevé que celui des navires français
- des séries plus nombreuses et plus homogènes, dérivées les unes des autres, avec des modifications de principe peu importantes.

Et ce qui caractérise la construction anglaise, c'est la rapidité de la mise au point des projets et de la réalisation des constructions. La durée de construction est de 24 à 28 mois, alors qu'on a vu, pour la *République*, une durée totale de 60 mois. La *République*, mise en chantier en juin 1901, n'effectue son premier essai qu'en juin 1906.

Si on compare avec les délais indiqués pour la construction anglaise, la série *Dominion*, plus puissante que la *République*, est conçue après celle-ci et entre en service deux ans plus tôt. Cela permet à la marine britannique de discuter les projets adoptés à l'étranger et d'y opposer des navires plus nombreux et puissants, bien avant que ses adversaires français n'aient pris rang en escadre.

Les *Dominion* sont les derniers navires de White, mais les *Lord-Nelson* sont conçus sur les mêmes principes qui seront appliqués pour la dernière fois.

C'est alors qu'intervient la conception nouvelle du *Dreadnought*, ce qui nous amène à retracer la conception du cuirassé de 18 000 t.

D'après l'ouvrage d'Eric Gilles, Cent ans de cuirassés français, Marines Editions, 1999, pages 109, 110 et 111.